



BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE NA ÚSEKU SILNICE  
III/4696 PROCHÁZEJÍCÍ OBCÍ ŠILHEŘOVICE  
- ZPRÁVA INSPEKCE



KVĚTEN 2026

# Obsah

---

<b>Identifikační údaje</b>	..... 2
<b>Úvod</b>	..... 2
<b>Popis lokality a komunikace</b>	..... 3
<b>Nehodovost</b>	..... 5
<b>Souhrn rizik:</b>	
<b>Metodika</b>	..... 7
<b>Posouzení šířkového uspořádání prostoru komunikace</b>	..... 8
<b>Posouzení směrového a výškového vedení</b>	..... 9
<b>Posouzení uspořádání křižovatek</b>	..... 9
<b>Posouzení stavu vozovky a krajnic</b>	..... 11
<b>Posouzení parkovacích a odstavných stání</b>	..... 12
<b>Posouzení dopravního značení</b>	..... 13
<b>Posouzení osvětlení</b>	..... 15
<b>Posouzení pevných překážek</b>	..... 15
<b>Zhodnocení všech účastníků provozu</b>	..... 16
<b>Posouzení železničních přejezdů</b>	..... 18
<b>Posouzení vlivu prací na komunikaci na besip</b>	..... 18
<b>Závěry a doporučení</b>	..... 19
<b>Podklady a zdroje</b>	..... 20

## Identifikační údaje

---

Název akce: Bezpečnostní inspekce na úseku silnice III/4696 procházející obcí Šilheřovice

Objednatel: Obec Šilheřovice, Střední 305, 747 15 Šilheřovice

Zpracovatel: RSE Projekt, s.r.o., Ruská 83/24, 703 00 Ostrava  
Ing. Pauk (Povolení Ministerstva dopravy ČR č. 091)

## Úvod

---

Na základě objednávky ze dne 10.3.2026 byla vyhotovena zpráva z provedené bezpečnosti inspekce úseku silnice III/4696 procházející obcí Šilheřovice.

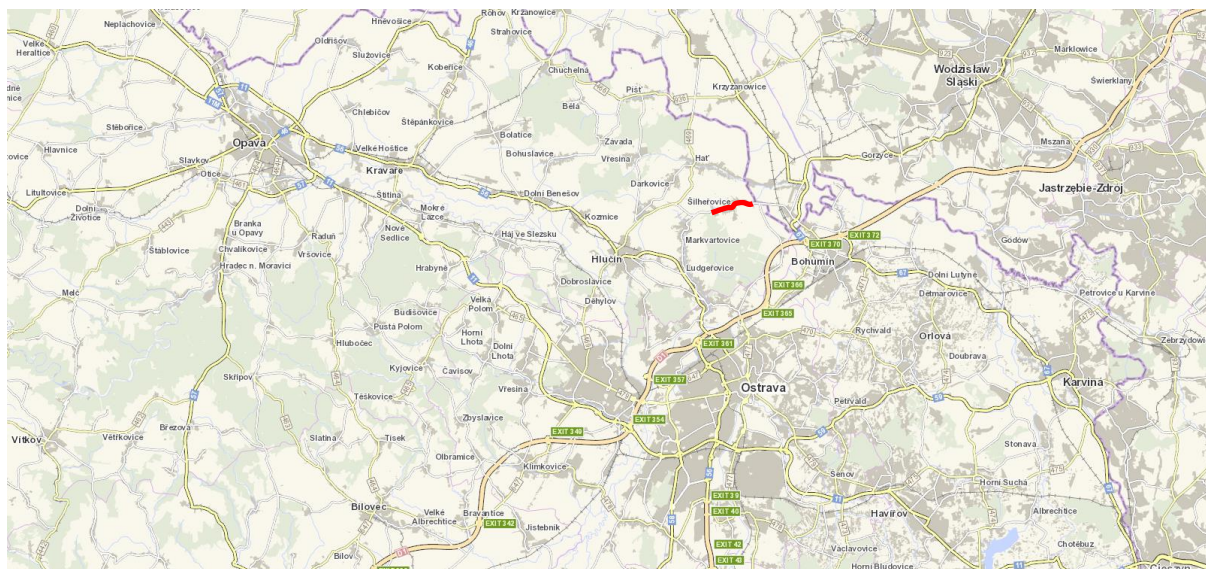
Předmětem zprávy je soupis rizik vyplývajících z provedení bezpečnostní inspekce na úseku pozemní komunikace procházející zastavěným územím obce Šilheřovice v celkové délce cca 2,7 km. Proběhlo posouzení dopadů stavebních, technických a provozních vlastností komunikace na bezpečnost silničního provozu. Cílem je eliminovat rizikové faktory spolupůsobící při vzniku dopravních nehod a zároveň navrhnout opatření vedoucí ke snížení počtu nehod případně jejich následků.

Prohlídka komunikace proběhla dne 28. května 2026 s provedením videozáznamu úseku komunikace. Prohlídku provedli Ing. Pauk (auditor s povolením Ministerstva dopravy ČR) a p. Šidliák. Specifikace a minimální rozsah bezpečnostní inspekce vychází z přílohy č. 11 vyhlášky 104/1997 Sb. Objednatelem nebyla poskytnuta nebo dodána zpráva o předešlé inspekci a pravděpodobně nebyla zatím ani provedena inspekce nebo audit bezpečnosti pozemní komunikace v tomto úseku.

## Popis lokality a komunikace

Řešený úsek silnice III/4696 se nachází v obci Šilheřovice. Obec Šilheřovice s cca 1600 obyvateli se nachází severně od Ostravy v blízkosti státní hranice s Polskem. Obec je rozprostřena především ve směru podél silnice III/4696, která tvoří páteřní komunikaci obce.

Silnice III/4696 je vedena od křižovatky se silnicí II/469 nedaleko obce Darkovice a vede skrz obec Šilheřovice až na státní hranici s Polskem, kde pak pokračuje do obce Chalupki s návazností na nadřazenou silniční síť v Polsku. Silnice krom napojení místního hraničního přechodu (jen pro osobní automobily) slouží pro napojení obce Šilheřovice na silnice vyšší kategorie (II/469 – spojující města Ostrava, Hlučín a obec Hať). Propojení s městem Hlučín souvisí s nadřazeným správním městem. Mimo obec Šilheřovice, kde jsou křižovatky s místními komunikacemi, tvoří silnice III/4696 ještě křižovatky s dalšími silnicemi III. třídy, které tvoří spojení se sousedními obcemi Markvartovice a Antošovice.



Obr. 1: Lokalizace úseku a obce v rámci Moravskoslezského kraje

### Popis komunikace

Silnice III/4696 v posuzovaném úseku je dvoupruhová s asfaltovým povrchem. Komunikace se nachází v intravilánu obce Šilheřovice a plní obslužnou funkci. Délka úseku silnice v obci činí 2,7km a trasu tvoří střídání směrových oblouků menšího středového úhlu a krátkým přímých úseků – nejdelší přímé úseky mají délku cca 250m. Niveleta komunikace postupně mírně klesá ve směru staničení (na Polsko) a v úseku se nenachází výrazný lom nivelety. Vozovka s jízdními pruhy šířky 3m je téměř v celé délce lemována z jedné strany zvýšeným obrubníkem chodníku a z opačné strany nezpevněnou krajnicí. V centru obce a u autobusových zastávek jsou chodníky po obou stranách vozovky a zvýšené obrubníky vymezují šířku vozovky z obou stran. Šířka chodníků se pohybuje okolo 1,5m, lokálně rozšířená u zastávek nebo objektů občanské vybavenosti.

K přecházení chodců slouží v úseku celkem sedm přechodů pro chodce bez dělicího ostrůvku nebo světelné signalizace. Přechody jsou situovány v blízkosti autobusových zastávek, při převedení chodníků z jedné strany vozovky na druhou nebo u ukončení oboustranných chodníků.

V obci je umístěno celkem sedm zastávek autobusů, z nichž většina je umístěna v jízdním pruhu. Pouze první zastávka ve směru příjezdu od Polska se nachází v zálivu.

Silnice III/4696 tvoří v celé trase skrz obec hlavní komunikaci ve všech křižovatkách. Křižovatky jsou stykového uspořádání, přednost je určena svislým značením, bez přídatných pruhů jak na hlavní nebo vedlejších komunikacích. Ve většině případů se jedná o napojení krátkých místních komunikací sloužících k dopravní obsluze okolní zástavby rodinných domů. V několika případech v centru obce pokračuje vedlejší větev mimo zástavbu obce směrem k sousedním obcím. Tato pokračování mají ovšem buď omezený vjezd, nebo horší sjízdnost vlivem změny šířky a povrchu komunikace.

V druhé polovině obce (od centra směrem k Polsku) se podél silnice vyskytují parkovací plochy, které jsou v několika případech přisazené k silnici III/4696, ale ve většině případů odsazeny od silnice III/4696 a napojeny samostatným sjezdem.

Komunikace je osvětlena jednostranným systémem veřejného osvětlení. Rozestupy svítidel jsou nepravidelné, stejně tak jako boční odsazení od vozovky, a odpovídají rozstupům sloupů vedení elektrické energie.



Obr. 2: Vymezený úsek řešené komunikace v obci Šilheřovice

Podél celého úseku v obci se kolem silnice nachází zástavba alespoň po jedné straně vozovky. Okolní zástavbu tvoří rodinné domy, případně objekty občanské vybavenosti. V první polovině úseku je zástavba po obou stranách vozovky, v druhé polovině úseku se podél jedné strany silnice nachází zděné oplocení zámeckého parku. Dalším výrazným prvkem u silnice v obci je vedení Šilheřovického potoku podél vozovky v korytě různého

provedení. Koryto má v některých úsecích tvar příkopu, případně svislé betonové stěny nebo je zatrubněn.

### *Dopravně-inženýrská data*

Intenzity dopravy dle celostátního sčítání dopravy z roku 2025 na silnici III/4696 činí 2,8 tis. vozidel za 24hod, z čehož tvoří zastoupení těžkých vozidel 5%. Sčítací místo se nacházelo na výjezdu z obce ve směru na Polsko u autobusové točny. Silnicí III/4696 je skrz obec vedena pravidelná linková autobusová doprava.

Celý úsek se nachází v obci s odpovídající maximální dovolenou rychlostí  $50 \text{ kmh}^{-1}$ , pouze v poslední části úseku (u restaurace Dolní Dvůr) je rychlost snížena místní úpravou provozu na  $30 \text{ kmh}^{-1}$  v délce cca 300m.

Pěší doprava je zajišťována po chodníku, který je alespoň po jedné straně vozovky veden v celé délce úseku. V centru obce je pak v délce cca 200m veden chodník po obou stranách vozovky. Krom základní pěší obslužnosti, přístupu k sousedním nemovitostem, školám, úřadu, supermarketu či zámku, je podél části silnice III/4696 vedena turistická trasa spojující obce Hať, Šilheřovice a Petřkovice, a také turistické cíle: zámek Šilheřovice a Landek. V úseku od kostela až na konec obce ve směru na Polsko je po silnici III/4696 vedena cyklistická trasa.

### *Nehodovost*

Nehodovost byla zkoumána přes statistické vyhodnocení nehod přístupné na portále „Dopravní nehody v ČR“ v období 1.1.2020 – 30.4.2026. Úsek pro posuzování nehodovosti byl rozšířen o vjezdové úseky do obce z obou směrů v délce cca 500m.

Celkem bylo v tomto období na rozšířeném rozsahu evidováno Policií České republiky 22 dopravních nehod. Z tohoto počtu bylo pět nehod s následky na zdraví – a celkově lehce zraněno osm osob.

Na příjezdových úsecích (mimo obec) došlo souhrnně k celkem dvanácti nehodám, při nichž se zranily lehce celkem tři osoby. Nehody se zraněním byly situovány do lesního úseku se směrovým obloukem na příjezdu od Hlučína. V jednom případě šlo o čelní střet při jízdě po nesprávné straně vozovky, kdy viník byl pod vlivem alkoholu, a druhá nehoda se zraněním se stala řidiči na motorové koloběžce, který se nevěnoval řízení a havaroval. Nejpočetnějším druhem nehody v úseku na příjezdu od Hlučína byly srážky se zvěří (4x). Na příjezdu od Polska došlo celkem ke čtyřem nehodám, všechny bez zranění, polovinu těchto nehod tvořily srážky s vozidlem související s nesprávným předjížděním, v jednom případě šlo o srážku se stromem a jednou o srážku se zvěří.

V úseku v obci je evidováno celkem deset dopravních nehod, z nichž tři nehody byly se zraněním. Nehodu s největším počtem zraněných způsobil řidič, který se plně nevěnoval

řízení – byl unaven či usnul – a došlo k čelnímu střetu dvou osobních vozidel, všechny tři osoby účastné nehody se zranily lehce. K nehodě došlo mezi protisměrnými oblouky v blízkosti napojení ulice Na Bělidle. V těchto místech došlo ještě k jedné nehodě se zraněním, při které cyklista bez přilby nezvládl řízení na náledí, nebo ujetém sněhu a havaroval, přičemž došlo k lehkému zranění. A poslední evidovanou nehodou se zraněním je čelní srážka s lehkým zraněním jedné osoby, která se udála ve směrovém oblouku u restaurace Dolní Dvůr. Zde řidič osobního automobilu dostal smyk na náledí a čelně se střetl s autobusem.

Polovinu nehod v obci tvořila srážka s jedoucím vozidlem s různými příčinami. Pouze jedna srážka se stala na suchém povrchu, dvě byly za mokra a dvě na sněhu či náledí. Všechny tyto srážky se staly ve dne, tři se staly za zhoršené viditelnosti (povětrnostní podmínky, svítání nebo soumrak). Dalším opakovaným druhem nehody je srážka s vozidlem zaparkovaným, od těchto nehod viník ujel. Dalšími evidovanými nehodami s jednorázovou četností byly: havárie, srážka s domácím zvířetem, či jiný druh nehody způsobený závadou na komunikaci.

Rozmístění nehod v obci lze vymezit na tři lokality. První lokalitou s opakovaným výskytem nehod je dvojice směrových oblouků v blízkosti napojení ulice Na Bělidle – zde jsou evidovány celkem tři nehody, dvě se zraněním – nicméně každá byla jiného charakteru i příčiny. Další lokalitou s evidencí většího počtu nehod je úsek v centru obce mezi supermarketem a kulturním domem – zde jsou evidovány čtyři nehody bez zranění. Ve dvou případech šlo o boční srážku vozidel s příčinou nesprávného způsobu jízdy, v jednom případě o srážku s vozidlem zaparkovaným a v jednom případě jiný druh nehody (závada na komunikaci). U třech z těchto čtyř nehod viník od nehody odjel. A poslední lokalitou s kumulací nehod je úsek s několika směrovými oblouky malého poloměru v okolí restaurace Dolní Dvůr. Zde jsou evidovány celkem tři nehody, jedna s lehkým zraněním. Ve dvou případech šlo o srážku s vozidlem jedoucím, a v jednom případě s vozidlem zaparkovaným. Také zde od dvou nehod řidiči (případně viníci) ujeli.



Obr. 3: Úseky v obci s opakovaným výskytem dopravních nehod

# Souhrn rizik

## Metodika

---

Dle vyhlášky 317/2011 Sb. se Bezpečnostní inspekci rozumí posouzení dopadů stavebních, technických a provozních vlastností komunikace na bezpečnost silničního provozu při jejím užívání a vyhodnocení rizik, která plynou z vlastností komunikace pro účastníky silničního provozu. Zohlední se zejména vliv okolí pozemní komunikace, vliv součástí a příslušenství pozemní komunikace a jejího připojení na ostatní pozemní komunikace a vliv charakteru provozu na pozemní komunikaci na bezpečnost provozu na této pozemní komunikaci. Požadovaný rozsah bezpečnostní inspekce je stanoven přílohou č. 11 vyhlášky 104/1997 Sb. Pořadí identifikovaných rizik odpovídá bodům rozsahu inspekce uvedené v příloze vyhlášky, závažnost jednotlivých rizik je stanovena u jejich popisu a odpovídá metodice provádění bezpečnostní inspekce schválené Ministerstvem dopravy ČR. Uváděná závažnost z metodiky provádění Bezpečnostní inspekce (CDV, 2013). Závažnost:

- **Nízká:** Rizikový faktor má vliv na vznik kolizních situací, popřípadě zvyšuje subjektivní riziko (snižuje pocit bezpečí) účastníků silničního provozu. Vznik nehod s osobními následky je velmi málo pravděpodobný. Vliv na zhoršení následků případných nehod je minimální.
- **Střední:** Rizikový faktor má vliv na vznik nehod s osobními následky a na zhoršení následků případných nehod. Inspekční tým považuje jeho odstranění za důležité.
- **Vysoká:** Při neodstranění rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky. Vliv na zhoršení následků případných nehod je značný. Inspekční tým považuje jeho odstranění za prioritní a nezbytné.

Staničení uváděné v rámci popisu rizik je vztaženo k provoznímu staničení dle geoportálu ŘSD ČR platnému v době provádění bezpečnostní inspekce.

## Prověření šířkového uspořádání prostoru komunikace

Šířkové uspořádání dvoupruhové komunikace odpovídá požadavku na kvalitu dopravy vzhledem k evidovaným intenzitám provozu. Jednotlivé jízdní pruhy (směry) jsou odděleny dělicí čarou. V případě směrových oblouků malého poloměru není provedeno rozšíření vozovky, i když se poloměr oblouků pohybuje okolo 50m. Šířka chodníku podél silnice činí 1,5m, v úseku silnice s předpokladem největších intenzit pohybu pěších se chodník nachází na obou stranách vozovky.

Vozovka je lemována alespoň z jedné strany odraznými obrubníky v celé délce úseku, mimo kratší úseky oboustranných chodníků tvoří vymezení vozovky s minimální zpevněnou krajnicí, nezpevněná krajnice se směrovými sloupky, zábradlím nebo svodidlem.

### **RIZIKO Č. 1: UŽŠÍ VOZOVKY VE SMĚROVÝCH OBLoucÍCH MALÉHO POLOMĚRU (KM 4,23 – 4,46)**

Závažnost: Nízká

Popis rizika: V úseku silnice III/4696 se třemi směrovými oblouky malého poloměru (>60m) a většího středového úhlu (>25°) je šířka jízdních pruhů obdobná jako v přímých úsecích. Přehlednost úseku je snížena zděných oplocením na vnitřní straně oblouku. Při průjezdu větších vozidel (autobus, nákladní automobil) hrozí zásah do protisměrného pruhu vlivem vlečných křivek průjezdu vozidla s následným bočním střetem s protijedoucím vozidlem. V těchto místech již došlo k obdobné nehodě. Riziko zmírňuje snížení dovolené rychlosti v úseku a umístěné malé dopravní zrcadlo.

Opatření: *Pro odstranění rizika těchto střetů, které hrozí více za zhoršené viditelnosti nebo zhoršené sjízdnosti vozovky je záhodno provést rozšíření vozovky ve směrových obloucích (o cca 1,8m dle odpovídajících předpisů).*



Obr. 4: Nerozšířená vozovka v místě nepřehledného oblouku malého poloměru

## Posouzení směrového a výškového vedení

---

Směrové a výškové vedení úseku komunikace je vedeno okolní zástavbou v pozvolných změnách trasy. Nejvýraznějším prvkem jsou směrové oblouky menšího poloměru uvedené v riziku č. 1. Při maximální dovolené rychlosti  $50 \text{ kmh}^{-1}$  je trasa silnice v obci rozpoznatelná a srozumitelná, v místě směrových oblouků malého poloměru je rychlost snížena na  $30 \text{ kmh}^{-1}$ , a na směrové oblouky upozorněno výstražným značením s dodatkovou tabulkou. Samotná zástavba kolem komunikace je v dostačujícím odstupu a současně vytváří přirozenou vodící linii.

Výškový průběh komunikace je také pozvolný, mírné postupné klesání nevykazuje náhlé nebo výrazné změny nivelety (např. nepřehledný horizont). Obdobně i pozvolné vedení silnice na úrovni terénu nevytváří příkré napojení vedlejších větví na hlavní komunikaci tvořenou silnicí III/4696. Časté střídání směrových oblouků a kratších přímých úseků potlačuje psychologicky pocit přehlednosti, který podněcuje průjezd obcí vyšší rychlostí.

Úseky s určitým předpokladem překračování maximální dovolené rychlosti se nachází na vjezdech do obce z obou směrů, které jsou tvořeny směrově přímými úseky. Ze strany od Hlučína navazuje přímý úsek na začátku obce na delší klesání v lesním úseku, ze kterého může setrvačnost jízdy a náhlá změna okolí komunikace způsobit zpoždění v reakcích řidiče na požadované snížení rychlosti. Ze strany od Polska zase začátek obce navazuje na delší přímý úsek velmi podobného charakteru a řidič přijíždějící po rozhraní dvou států nemusí rozpoznat místo vjezdu do obce s odpovídající úpravou rychlosti. Lze pouze spoléhat na všímavost a zodpovědnost řidiče, který pojedje kolem zástavby rodinných domů v Polsku opatrnou rychlostí.

Případné opatření na snížení rychlosti s hmatatelným přínodem je možné např. ve formě fyzických prvků – vytvořením vjezdových ostrůvků s rozšířením komunikace na úkor sousedních pozemků kolem silnice.

## Posouzení uspořádání křižovatek

---

Silnice III/4696 prochází křižovatkami s místními komunikacemi obce jako hlavní komunikace v celé své trase v obci i nejbližším okolí (především ve směru na Polsko). Křižovatky v celém úseku v obci mají stykové uspořádání, v případě křížení s ul. Sokolská a U Parkoviště jde pak o dvě lehce vzájemně odsazené větve. Ve většině případů má hlavní komunikace přímý průběh, případně se nachází v blízkosti směrového oblouku na hlavní komunikaci. Všechny vedlejší větve mají charakter základní obslužnosti nejbližšího okolí, a žádná netvoří významnou komunikaci sloužící např. pro základní napojení sousední obce nebo komunikace většího významu (např. silnice vyšší kategorie). Rozlišení napojení vedlejší větve křižovatky či sjezdu k nemovitosti nebo napojení účelové komunikace je zajištěno dopravním značením – svislé značení P2 u křižovatek a plné vodící čáry u sjezdů nebo napojení účelových komunikací.

Psychologická přednost na všech křižovatkách na silnici III/4696 odpovídá skutečnému uspořádání hlavní a vedlejší komunikace. V žádné křižovatce nebyla zjištěna potřeba nebo vhodnost zřízení přídatných pruhů, nebyla zjištěna tvorba front nebo kolizních situací v případě zpomalení vozidel před odbočením. Největší pohyb odbočujících vozidel z hlavní komunikace se nachází v centru obce u parkovišť v blízkosti objektů občanské vybavenosti, ve dnech pracovního volna lze očekávat zvýšenou dopravu v okolí zámku s okolním parkem jako oblíbeným turistickým cílem.

**RIZIKO Č. 2: OMEZENÉ ROZHLEDY U SJEZDŮ K NEMOVITOSTEM (KM 2,46; KM 3,90)**

Závažnost: Nízká

Popis rizika: K určitému omezení přehlednosti dochází u napojení sousedních nemovitostí nebo vedlejších větví přes koryto malého vodního toku souběžného se silnicí III/4696, které je realizováno přes mostní objekt (či propustek) se zábradlím se svíslou nebo vodorovnou výplní, přes kterou je zpravidla na silnici III/4696 vidět, nicméně četnost těchto prvků v kombinaci zábradlí nad korytem toku podél silnice může způsobit horší viditelnost nebo rozpoznatelnost příjezdějícího vozidla po hlavní komunikaci. Tento deficit se nejvíce projevuje především u napojení bez souběžného chodníku přilehlého ze strany připojované komunikace a především v místech napojení místních komunikací, kde lze předpokládat větší početnost vjezdů na hlavní komunikaci a různorodost řidičů s různou úrovní zkušeností.

Opatření: *Doplnění dopravních zrcadel pro zajištění větší jistoty a přehledu u napojení místních komunikací ul. Obory a ul. Ovocná.*



Obr. 5: Mírně omezená přehlednost u napojení vedlejší komunikace

## Posouzení stavu vozovky a krajnic

Vozovka silnice má udržovaný asfaltový povrch bez patrných poruch ovlivňující komfort jízdy nebo odvodnění vozovky (výtluky, vyjeté koleje). V úseku jsou patrné drobné poruchy ve formě trhlin a také lokální vysprávkky krytu (např. kolem šachet kanalizace). Největší kumulace těchto znaků byla zjištěna ve směrovém oblouku malého poloměru v km 4,24, kde dochází k vyššímu namáhání vozovky vodorovnými silami (brzdění, odstředivé síly).

Sjezdy k sousedním nemovitostem jsou vesměs zpevněné a nedochází k vynášení nezpevněného materiálu na vozovku silnice III/4696.

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným spádem k obrubníkům a do uličních vpustí, nebo do okolního terénu přes nezpevněnou krajnici, v případě neklesajícího přilehlého terénu jsou podél kraje vozovky umístěny žlabové tvarovky pro zajištění odvodnění vozovky. Odvodnění povrchu chodníků je provedeno příčným sklonem k vozovce s předpokládaným odtokem vody do odvodňovacího proužku vozovky.

### **RIZIKO Č. 3: NEODVODNĚNÁ PLOCHA PŘILÉHAJÍCÍ K VOZOVCE (KM 4,40)**

Závažnost: Nízká

Popis rizika: Nezpevněný povrch odstavné plochy přimknuté k vozovce není spádován od vozovky a obsahuje prohlubně. Dochází tak v blízkosti vozovky (na hraně zpevnění) ke shromažďování vody. Krom ztíženého komfortu jízdy po štěrkovité ploše, dochází k degradaci konstrukce vozovky vlivem dlouhodobého zamokření a také k zadržování vlhkosti v blízkosti jízdní stopy. Při větším úhrnu srážek může hladina vyrůst na úroveň vozovky a hrozí vzniku aquaplaningu. V případě výskytu zvýšené vlhkosti za nižších teplot hrozí vznik námrazy a náledí s následným rizikem vzniku smyku projíždějícího vozidla.

Opatření: *Zajistit funkční odvodnění odstavné plochy a srovnat plochu pro zamezení zadržování vody u vozovky.*



Obr. 6: Nezajištěný odtok vody z plochy vedle komunikace

## Posouzení parkovacích a odstavných stání

Šířka komunikace neumožňuje dle obecných pravidel silničního provozu stání na vozovce pro malou šířku vozovky – při stání nezůstane volná šířka 3m pro oba jízdní směry. Kolem silnice se nachází převážně zástavba rodinných domů s vlastními sjezdy, které jsou využívány k parkování vozidel. V okolí centra obce, kde se nachází také objekty občanské vybavenosti, jsou zřízena vedle nebo v blízkosti vozovky parkoviště či odstavné plochy, které postačují běžnému dennímu provozu těchto objektů pro zajištění poptávky po parkování. Během prohlídky nebylo zjištěno parkování nebo dlouhodobější stání vozidel na silnici III/4696.

### **RIZIKO Č. 4: ZASTAVOVÁNÍ VOZIDEL NA VOZOVCE PŘED POŠTOU (KM 3,26)**

Závažnost: Střední

**Popis rizika:** Během prohlídky bylo zjištěno stání (zastavení) vozidla na vozovce silnice III/4696 u přechodu pro chodce před budovou pošty. V případě akceptace pouhého zastavení byl splněn požadavek na volnou šířku alespoň 3m. Nicméně „přistižené vozidlo“ zastavilo v blízkosti přechodu pro chodce, což omezuje vzájemnou přehlednost o chování chodce u přechodu pro chodce a přijíždějících vozidel. Obdobně i řidič objíždějícího vozidla bude věnovat více pozornosti protijedoucímu vozidlu než chodci u přechodu pro chodce. Lze předpokládat, že k podobnému zastavování dochází v těchto místech častěji. Hrozí tak dopravní konflikt s chodcem, kterým může být osoba různého věku nebo fyzických možností.

**Opatření:** *Zřízení krátkodobých stání v blízkosti budovy pošty a případně instalovat prvky (sloupky, zábradlí) v blízkosti přechodu pro chodce pro snížení atraktivity zastavení vozidla v blízkosti přechodu pro chodce*



**Obr. 7:** Vozidlo klienta pošty stojící na vozovce v blízkosti přechodu pro chodce

## Posouzení dopravního značení

V úseku v obci je instalováno svislé značení především ve vztahu k začátku/konci obce, určení přednosti v křižovatkách, označení přechodů pro chodce, zastávek autobusů či úseků s omezením stání. U školy a směrových oblouků malého poloměru a sníženou rychlostí jsou pak osazeny výstražné značky. Vodorovné značení je tvořeno vodicími čarami šířky 12,5cm a dělicí čarou, která je provedena dle charakteru komunikace: plná ve směrových obloucích a u přechodů pro chodce. Dále vodorovné značení tvoří přechody pro chodce a vymezení zastávek autobusů. Vodorovné značení je ve dne viditelné a rozpoznatelné.

### **RIZIKO Č. 5: LOKÁLNĚ OPOTŘEBOVANÉ VODOROVNÉ ZNAČENÍ (CELÝ ÚSEK)**

Závažnost: Nízká

Popis rizika: Především ve směrových obloucích a případně u některých křižovatek dochází k pojiždění vodorovného značení, což urychluje opotřebení oproti navazujícím úsekům silnice – v těchto místech pak dochází ke snížení vodicí a vymežující funkce značení, která je v těchto místech zásadní. Řidič je pak odkázán na místní znalost nebo svou zkušenost, namísto jednoznačného vymezení dopravního prostoru dopravním značením, čímž hrozí vznik dopravních konfliktů.

*Opatření: Obnova vodorovného značení v úsecích s opotřebeným značením.*



Obr. 8: Úsek s opotřebeným značením mezi jednotlivými jízdními směry

### **RIZIKO Č. 6: HORŠÍ VIDITELNOST ZNAČKY ZAČÁTKU OBCE (KM 4,92)**

Závažnost: Nízká

Popis rizika: Na příjezdu do obce Šilheřovice ze směru od Polska je značka IZ4a (začátek obce) umístěna ve značném bočním odsazení od jízdních pruhů. V úseku komunikace před začátkem obce se nachází po pravé straně stromořadí a sloupy veřejného osvětlení, které vytváří mírnou bariéru pro včasnou viditelnost značení a může dojít k přehlédnutí značky začátku obce, se kterým souvisí vjezd do obce vyšší rychlostí, neočekávaný pohyb pěších apod.

**Opatření:** Přemístit značku začátek obce blíže k vozovce, např. vzájemnou výměnou pozice značky IZ4a (začátek obce) se značkami IS14 (Moravskoslezský kraj a okres Opava).



Obr. 9: Boční odsazení značky IZ4a snižuje její viditelnost pro řidiče

**RIZIKO Č. 7: ZNAČKA PŘECHODU UMÍSTĚNA NAD INFORMAČNÍM PANELEM (KM 4,88)**

Závažnost: Nízká

Popis rizika: Umístění informačního panelu obce na stejném nosiči jako dopravní značka a v její těsné blízkosti je v rozporu s předpisy pro dopravní značení. Dochází tak k potlačení významu sdělení dopravní značky, hrozí snazší přehlédnutí nebo případně informační panel poutá přílišnou pozornost řidiče od dění na vozovce a jejím okolí. V místě přechodu může dojít k odvedení pozornosti od chodců v blízkosti přechodu.

**Opatření:** Přemístit informační panel obce na samostatný sloupek nebo sloup veřejného osvětlení.



Obr. 10: Umístění informačního panelu pod značkou přechodu pro chodce

**RIZIKO Č. 8: SVISLÉ ZNAČENÍ SKRYTÉ ZA VĚTVEMI STROMŮ NEBO KEŘŮ  
(KM 3,48 L, KM 3,49 L; KM 4,12 P ; KM 4,51 L)**

Závažnost: Nízká

Popis rizika: Svislé dopravní značení informující o dopravní situaci nebo uspořádání úseku silnice je skryto ve větvích blízkých stromů nebo se nachází za blízkým stromem nebo keřem, který snižuje jeho včasnou viditelnost. Hrozí tak přehlednutí sdělení dané značky.

Opatření: *Provést ořez větví keřů nebo stromů zakrývající svislé dopravní značení pro zajištění viditelnosti značení z dostatečné vzdálenosti.*



Obr. 11: Větvemi zakryté značení přechodu pro chodce a parkoviště

## Posouzení osvětlení

Předmětný úsek silnice se nachází v zastavěném území a tvoří páteřní komunikaci obce. Podél této komunikace je umístěno veřejné osvětlení. Jedná se o jednostranné osvětlení, s umístěním po jedné straně vozovky dle prostorových možností a dle umístění sloupů elektrického vedení. Prohlídka proběhla pouze za dne, intenzita osvětlení ani funkčnost nebyla ověřována, nicméně lze předpokládat funkčnost, neboť svítidla byla moderního provedení. Kontrastní osvětlení přechodu pro chodce je instalováno u dvou přechodů pro chodce, ostatní přechody pro chodce se nachází v blízkosti sloupů veřejného osvětlení. Ve statistikách nehod figuruje pouze jedna nehoda v noci, kdy došlo k nehodě bez zranění a to ke srážce s vozidlem zaparkovaným na šterkové ploše v blízkosti restaurace Dolní dvůr.

## Posouzení pevných překážek

Dle statistik dopravních nehod evidovaných Policií ČR nedošlo v obci ke žádné srážce s pevnou překážkou. Vlivem předpokládané nízké rychlosti průjezdu úsekem dané umístěním v obci ( $50 \text{ kmh}^{-1}$ ) jsou následky na zdraví nebo životě méně pravděpodobné. Nicméně lze očekávat větší pohyb nechráněných účastníků silničního provozu především na jednostopých vozidlech, kterým může i střet při nižší rychlosti než  $50 \text{ kmh}^{-1}$  způsobit vážná zranění. V blízkosti vozovky se v obci nachází především sloupky dopravních značek nebo zábradlí, či sloupky veřejného osvětlení. Do bezpečnostního odstupu od vozovky nezasahuje v celé délce žádný objekt.

## Zhodnocení bezpečnosti všech účastníků provozu

Mimo výše uvedená rizika vztahující se především k řidičům vozidel, jsou dalšími účastníky silničního provozu také chodci, cyklisté a motocyklisté, kteří mají svá specifika pohybu po komunikacích a zároveň také odlišná rizika.

### Chodci

Podél celého úseku silnice III/4696 je veden alespoň po jedné straně vozovky obousměrný chodník, který je oddělen od vozovky zvýšenou obrubou. Chodníky jsou provedeny bezbariérově především pro osoby se zhoršenou schopností pohybu. Možnost přecházení je v tomto úseku usnadněna na sedmi přechodech rozmístěných po celé délce úseku s největší koncentrací v centru obce. Na navazujících místních komunikacích v křižovatkách se již chodníky zpravidla nevyskytují vyjma ulice Sokolské vedoucí ke sportovišti obce a jednomu z dalších přístupů do zámeckého parku.

#### **RIZIKO Č. 9: PŘEKÁŽKA U VSTUPU NA PŘECHOD PRO CHODCE (KM 4,88)**

Závažnost: Střední

Popis rizika: Chodník je v místě přechodu pro chodce oddělen od vozovky silnice žlabovými tvarovkami sloužícími k odvedení vody z vozovky i chodníku. U tohoto přechodu dochází k převedení chodníku z jedné strany vozovky na druhou. Šířka a hloubka žlabové tvárnice vytváří rizikový prvek pro chůzi (nášlap). Pro překročení je zapotřebí delšího kroku, v případě malých dětí skoku, osoby s omezenou schopností pohybu jsou nuceny vstoupit do žlabu nebo obejít odvodňovací prvek po trávě mimo přechod. V případě deště je zde vytvořena překážka s vodní hladinou stěžující vstup na přechod pro chodce. Současně je potřeba více času k překonání vozovky při použití neobvyklého manévru při vstupu na vozovku související s odhadem vzdálenosti pro bezpečné přejetí vozovky. Stávající uspořádání zvyšuje riziko pádu chodce na vozovku, případně nutí chodce vstoupit do vozovky v neočekávaných místech mimo přechod.

Opatření: *Provést úpravu odvodňovacího prvku nebo vyčkávací plochy u přechodu pro chodce pro zajištění komfortního a bezbariérového přístupu na přechod pro chodce.*



Obr. 12: Odvodňovací žlab jako rizikový prvek bezpečného vstupu na přechod

**RIZIKO Č. 10: NEJEDNOTNOST NEBO ABSENCE PRVKŮ PŘÍSTUPNOSTI (CELÝ ÚSEK)**

Závažnost: Nízká

Popis rizika: Chodníky podél silnice III/4696, u přechodů pro chodce, jejich křížení se sjezdy nebo přerušení v křižovatkách a nástupiště zastávek autobusů jsou uzpůsobeny pro osoby se sníženou schopností pohybu, ale pro osoby se sníženou schopností orientace jsou tyto prvky v rámci celé obce různého provedení nebo nejsou užity vůbec. Hrozí tak vstup osob se zhoršenou schopností orientace do vozovky, kde to řidič neočekává, případně není chodec na nebezpečí provozu upozorněn, případně hrozí pohyb dezorientované osoby po vozovce s následným střetem těchto osob s vozidlem. Není tak zajištěna přístupnost chodníků, přechodů nebo nástupišť pro tyto chodce.

*Opatření: Aplikovat prvky přístupnosti pro osoby se zhoršenou schopností orientace dle zavedených pravidel včetně jejich sjednocení v rámci celé obce.*



**Obr. 13: Úplná absence varovných a signálních pásů (vpravo), nekонтastní provedení signálních a varovných pásů (vlevo)**

### *Cyklisté*

Zvýšený pohyb cyklistů nebyl během prohlídky zjištěn, nicméně ve dnech pracovního volna lze vzhledem k atraktivitě lokality očekávat větší pohyb cyklistů, čemuž odpovídají také údaje z celostátního sčítání dopravy z roku 2025, kde je k tomuto úseku evidováno 362 cyklistů za 24 hod. Pohyb cyklistů je největší v místech značených cyklistických tras v druhé polovině úseku u zámeckého parku. Nicméně intenzity motorových vozidel nejsou v úseku natolik značné, aby bylo žádoucí hledat nebo vytvářet samostatnou komunikaci pro cyklisty. Šířka vozovky umožňuje bezpečné předjetí cyklisty využitím protisměrného pruhu. Rizika pro cyklisty na silnici III/4696 jsou totožná s riziky pro motorovou dopravu a týkají se především průjezdu úsekem se směrovými oblouky malého poloměru a sníženou přehledností vlivem zděného plotu parku. V evidenci nehod nebo zraněných osob při nehodách nefiguruje žádný cyklista, který by byl sražen automobilem v úseku vedené cyklotrasy po silnici III/4696. Evidované zranění cyklisty bez přilby se stalo při havárii, kdy cyklista nezvládl řízení jízdního kola na vozovce se sněhovou vrstvou či náledí.

### *Motocyklisté*

Z důvodu umístění úseku v obci s maximální dovolenou rychlostí  $50 \text{ kmh}^{-1}$ , jsou rizika pro motocyklisty shodná s uvedenými riziky pro motorová vozidla ve zprávě.

## Posouzení železničních přejezdů

---

V uvedeném úseku pozemní komunikace se nenachází žádné křížení nebo souběh s železniční tratí.

## Posouzení vlivu prací na komunikaci na bezpečnost silničního provozu

---

Během provádění prohlídky nebyly na silnici III/4696 prováděny žádné práce, které vyžadovaly omezení na silnici III/4696. Omezení bylo pouze na vedlejší místní komunikaci, s odpovídajícím přechodným výstražným a zákazovým značením umístěným na silnici III/4696. Obecně lze konstatovat, že maximální dovolená rychlost v obci a směrové uspořádání komunikace zajišťují základní rozhled na zastavení i dostatečnou šířku pro možnost objetí krátkodobých pracovních míst v jednom jízdním pruhu. Každopádně provádění prací na komunikaci většího rozsahu, především délkou, je nutno pro zajištění bezpečnosti provozu zajistit nejlépe pomocí semaforových souprav. Zároveň je potřeba zohlednit pohyb chodců kolem nebo přes pracovní místa s ohledem na jejich bezpečnost jak z pohledu potřeb stavby, tak z hlediska bezpečnosti dopravního provozu kolem pracovního místa.

## Závěry a doporučení

---

Provedením bezpečnostní inspekce na úseku silnice III/4696 v obci Šilheřovice došlo k identifikování rizik z pohledu bezpečnosti silničního provozu s návrhem opatření vedoucích ke snížení následků dopravní nehody případně úplnému odstranění rizika. Celkem bylo identifikováno deset rizik s různou závažností (střední, nízká).

Ve zprávě uvedená rizika se zabývají konkrétními nedostatky s vlivem na bezpečnost silničního provozu. Jejich odstranění zvýší bezpečnost v daném místě, jehož nedostatky souvisí s bezprostředním okolím komunikace, či nejednoznačně vymezeným dopravním uspořádáním.

Identifikovaná rizika se střední závažností se týkají především zranitelných účastníků silničního provozu – chodců – kde i malá kolize s vozidlem může znamenat zranění chodce. To právě určuje vyšší závažnost i když uvedená rizika mají menší pravděpodobnost výskytu. Jednalo se v obou případech o oblast přechodů pro chodce. Rizika s nízkou závažností se týkají především vnímaní a stavu dopravního prostoru z pohledu řidiče motorového vozidla.

Rizika související s pohybem chodců po vozovce nebo její blízkosti jsou navržena pomocí drobných stavebních úprav – případně větší akce při vybudování parkovacích stání u pošty. V případě rizik souvisejících se silničním provozem jde ve většině případů o úpravu nebo obnovu vybavení samotné komunikace (značení, zrcadla, odvodnění). Pouze v případě odstranění rizika č. 1 se jedná o rozsáhlejší stavební akci vyžadující projektovou přípravu s nároky na okolní pozemky. V místě jsou patrné prvky zabývající se již tímto rizikem v rámci stávajícího stavebního uspořádání. Další stavební akcí vyžadující projektovou přípravu a větší zásah do okolí stávající silnice by byla realizace středových ostrůvků na vjezdech do obce z obou směrů příjezdu, které jsou zmíněny ve zprávě ve formě možného způsobu úpravy přechodu komunikace do zastavěné oblasti obce.

Uvedená rizika zohledňují požadavek na posouzení vlivu okolí pozemní komunikace, také vliv součástí a příslušenství pozemní komunikace, stejně tak jako připojení ostatních komunikací a vliv charakteru provozu na posuzované pozemní komunikaci. Z uvedeného vyplývá, že výčet zahrnuje i rizika, která nespádají pod působnost objednatele (obec), k jejich odstranění je proto nutno oslovit správce komunikace a případně upozornit příslušné vlastníky sousedních nemovitostí nebo navazujících komunikací. Nicméně odstraněním uvedených rizik dojde ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu silnici III/4696 v obci. Náprava a realizace opatření zajistí v předmětných úsecích základní předpoklady související s dopravním prostorem.

Ing. Pauk:

## Podklady a zdroje

---

- Zákon č. 361/2000 Sb., O provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
- portál Dopravní nehody v ČR
- Ředitelství silnic a dálnic s.p. – silniční a dálniční síť ČR 01\_2026 (geoportál)
- [www.dopravniinfo.cz](http://www.dopravniinfo.cz)
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN EN 12899 – 1 Stálé svislé dopravní značení
- ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení
- TP 58 Směrové sloupky a odrazky zásady pro používání
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 114 Svodidla na pozemních komunikacích
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 156 Vodicí stěny a ukazatele směru
- Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací – metodika provádění (CDV, 2013)
- terénní průzkum